

示す。脱線転轍器・遷移転轍器・脱線器等の標識は、脱線させる方向に開通しているときは、昼間は前方および後方に対し白色緑の赤色長方形板。ただし後方に対して表示を必要としないときは、その方向に対し白色長方形板、夜間は前方および後方に対し赤色灯。ただし後方に対して表示を必要としないときは、その方向に対し白色灯を表示する。

脱線させない方向に開通しているときは、昼間は前方および後方に対し、中央に黒色線1条を矢はずに画した黄色矢はず形板。夜間は前方および後方に対し黄色燈を表示することになっている。

(6) 列車停止標識ならびにその方式

出発信号機を設けていない線路または出発信号機を所定の位置に設けることができない線路で、列車を停止させる限界を表示する必要があるときは、列車停止標識を設けなければならないことになっている。その方式は昼間は黒色十形を画した白色方形板夜間は黒色十形を画した白色灯。

(7) 車止標識ならびにその方式

本線路・折返線・車両の入換のひん繁な側線等における車止には必要に応じて車止標識を設けなければならないことになっている。その表示方式は各事業者が定める。

(8) その他の標識

以上7種の標識以外に標識を必要とするときは、その表示方式を各事業者が定めて用いることになっている。

2 軌道の標識には車両標識とそれ以外の標識とがある。車両標識は、夜間本線路を車両が運転する場合に、車両の最前部に前部標識として白色灯1個以上、車両の最後部に後部標識として赤色灯1個以上をそれぞれ掲出しなければならないと定められている。車両標識以外の標識を必要とするときは、その表示方式を各事業者が定めて用いることになっている。——軌道の信号。(小池照治)

ちほうてつどうきどうのほじょ 地方鉄道・軌道の補助

国または公共団体が地方鉄道業・軌道業に対して、金銭・物もしくは特別の利益を供与して当該事業を助成し、その発展をはかる制度。

地方鉄道業または軌道業はその建設に多額の資金を要し、建設工事そのものに多くの障害があり、かつ開業してからも相当の長い期間利潤のうすい事業であるので、一般民間の投資を吸収する上において幾多の困難がある。1方事業そのものは地方産業文化の振興・天然資源の開発のために欠くことのできない重要性がある。このような企業としての資金吸収、建設工事上の困難性ならびに国民経済上からみた公共性からみて、国もしくは公共団体が地方鉄道または軌道を財政的に援助するため、この制度が生れたのである。ここでは、国による地方鉄道(過去における軽便鉄道・私設鉄道を含む)を中心として、軌道については地方鉄道の補助と並行する場合のみ、当該地方鉄道の補助の中にあわせて言及した。

以下補助の形態・補助制度・補助成績の順に記述する。

1 補助の形態 直接補助と間接補助の2つがある。

(1) 直接補助 鉄道に対して直接金銭またはその他の有価物を贈与することをいう。これを建設補助と収益補助の2つに分ける。

ア 建設補助 鉄道の建設工事費の一部・建設費を構成する物件・建設所要資金等を贈与することをいう。

イ 収益補助 鉄道の企業収益を補助することで、企業収益の基準を何に求めるかによってつぎのとおり分類することができる。

(ア) 建設費に対する一定率を基準とするもの 建設費(鉄道の営業用固定資産)として投ぜられた固定資本に対して、一定率を乗じて補助金額を算出する方法。後述補助制度の項で述べるように、この方法による補助が鉄道補助制度の根幹である。

(イ) 株式払込金を基準とするもの 鉄道会社設立後、未開業中もしくは開業後一定期間、株式払込金額に対して一定率を乗じて補助金額を決定する方法。

(ウ) 借入資本を基準とするもの 建設費に投じられた借入資本に対して、一定率を乗じて補助金額を決定する方法または借入金利子の一部を補給する方法。

(エ) 営業上の欠損を基準とするもの 鉄道が営業を開始して、相当の年月を経てしかも適切な経営努力が払われているにもかかわらず、生ずる営業上の欠損に相当する額を補助するもの。

(2) 間接補助 これは、補助の効果が鉄道の補助金交付の意思表示を介入せず、国の行政法規によって間接的に発生する場合である。この方法による補助のおもなものを掲げるとつぎのとおりである。

ア 法的便益の付与 土地収用法にもとづく土地収用権の付与、鉄道抵当法による借入資金調達への援助のような法的便益をいう。

イ 政府投資額に対する配当の低減 政府が鉄道に出資して、その出資額についての配当金を、一般出資額に対するものより低率で受取る場合である。

ウ 国税・地方税の一部減免 国または公共団体が法律の規定で国税または地方税を減免することをいう。

2 補助制度 以上の補助形態が具体的に補助制度の上にかんじて採用されたか、直接補助制度・間接補助制度にわけ、各補助制度を年代順に説明する。ここに掲げる補助の範囲は内地鉄道補助であって、帝国鉄道特別会計またはこれに準ずるもの、もしくは運輸省一般会計を財源として支払われ、または支払われつつあるものに限定し、外地鉄道補助はこれを含まない。

(1) 直接補助制度 鉄道の補助制度としての本格的なものである。補助行政措置の基準が個別的であるか一般的であるかによって ① 個別的補助制度 ② 一般的補助制度に分けて述べる。

ア 個別的補助制度 これは鉄道補助の一般的の基準を法律によって示さず(注)各鉄道ごとに個別的に補助基準を決定し、これを各鉄道ごとに与えられる免許状(またはこれに準ずるもの)、補助に関する単独の命令書中に記載して交付する場合の補助であり、明治時代の私設鉄道に対して行われた。一般的の補助制度にくらべると補助恩恵が厚く、同時代の私設鉄道の進展に大きな役割を果たした。建設補助と収益補助の2つに分けられる。

(注) 法律によるものとして帝都高速度交通営団法第39条があるが、同条に定める物令は未公布のまま現在に至っている。

(ア) 建設補助

A 日本鉄道会社に対する特許条約書(明治14・11)第3条によれば、鉄道用地・家屋などを1部政府が民間から買上げて、これを同会社に無償で払下げたことを規定した。同書第2条によれば、政府は鉄道用地家屋等を無償で同会社に貸付けた。なお政府の私設鉄道補助の歴史としてはこれがいちばん古い。

B 北海道鉄道株式会社に対して北海道庁は、明治31・1の補助命令書で官有地・鉄道建築用資材の払下げを許可した。

C 建設工事費 政府は鉄道建設工事費そのものとして、九州鉄道株式会社に対して1マイル当り2,000円(明治21・6)を、山陽鉄道株式会社に対しても同額(同23・3)、北海道鉄道株式会